

汽车高库存状态将延续

# 车企与经销商博弈升级

## 2014款威驰发动机漏油遭投诉 降低成本或为要因

降低成本或为要因

本报讯 日前,中国汽车质量网针对2014款威驰进行了车主调查。投诉信息显示,或因降低成本导致的发动机漏油,成为2014款威驰车主诟病最多的问题。威驰新车型的销售前景受到考验。

中国汽车质量网统计数据显示,换代前的威驰产品质量及用户体验整体表现可圈可点,投诉不多且口碑较好。但2014款威驰上市后,情况发生转变。在该网站日前接到的一汽丰田威驰相关投诉中,针对2014款威驰的投诉占投诉总量的八成有余。而通过对各项质量投诉类别的分析可以看出,2014款威驰的发动机质量问题最为突出。

2014款威驰发动机漏油问题占据发动机故障的比例超过九成,问题症结就在发动机的气门室盖罩上。湖南车主郑先生的投诉具有代表性,新车行驶1000KM后,发现气门室盖罩上两个凸轮轴传感器和第一缸点火线圈等多处出现渗漏油现象。

投诉信息分析表明,2014款威驰漏油问题多发生在购车3个月以内,且普遍集中在车辆行驶300~1000KM左右。与同在一款新车而言,如此短时间内即出现渗漏油问题,并不常见。中国汽车质量网消息称,对于此问题,一汽丰田客服人员矢口否认接到过车主反映此类问题。

专业人士认为,2014款威驰漏油问题应该出在气门室盖罩的材质上。据悉,此次2014款威驰首次搭载4NR-FE及5NR-FE型号发动机,气门室盖罩采用树脂材料代替铝合金材质。而老款威驰及泰国版的威驰都采用铝合金气门室盖罩。

据业内人士介绍,目前铝合金的成本约为15000元/吨,而树脂主要以玻璃纤维为主要原材料,市场价每吨只有几千元。而且两者在工艺要求上也不同,前者的工艺更复杂,要求也高。基于此种情况,一些车主认为有些4S店采取更换“O形圈”的方法处理威驰发动机盖漏油的办法治标不治本,因为一旦密封胶高温老化还是有可能会出现渗油现象。(肖捷)

## 国有汽车企业社会责任工作认知度较高

本报讯(记者王群)由中国汽车文化促进会发布的《2014中国汽车行业企业社会责任报告》显示,通过对比不同性质汽车企业社会责任管理情况发现,国有企业和外资企业对社会责任工作认知度较高,能够从战略高度对企业社会责任工作进行规划,但在社会责任工作的系统性和制度化方面,国有企业还滞后于外资企业。与国有企业、外资企业相比,民营企业和合资(集团下属)企业在社会责任管理方面还存在差距。

报告指出,当下有87.5%的国有企业将社会责任理念纳入企业发展战略,但还缺乏具体工作规划;有25%的外资企业由于管理模式不同,企业社会责任工作由国外母公司统一管理,在华地区的业务中设有单独的社会责任工作规划,另外75%的外资企业,能够结合中国实际积极开展企业社会责任工作。另外,多数民营企业已经认识到企业履责的重要性,但个别企业对履责的认识和理解较为片面,社会责任理念同发展战略的融合尚待加强。

而在由中国汽车新闻工作者协会、中国汽车报、中国汽车文化促进会联合举办的2014首届汽车公益创新研讨会上,中国汽车文化促进会常务副理事长兼秘书长杨晨则表示,虽然目前越来越多的汽车企业构建了社会责任组织架构,但仍缺乏具有行业特色且持续性影响力事件案例。杨晨认为,随着汽车社会的到来,如何采取有效措施应对和降低环境、社会的负面影响,更好地履行社会责任,实现人、车与社会的和谐发展,是每一个汽车企业应深刻思考和付诸实践的议题。

## 冬季驾车,系安全带前脱厚衣

据新华社电(记者郭洋)天气越来越冷,很多人驾车坐车时也不愿脱下厚厚的冬衣。德国专家提醒,厚冬衣很可能妨碍安全带发挥作用,使人们在紧急情况下受伤风险增高。

德国最大交通协会——全德汽车俱乐部(ADAC)日前在网上发布视频,模拟城市中以16公里时速行驶的车辆因撞击而突然停止的过程。试验分别选取成年人和儿童人体模型。结果显示,当人们身穿厚冬衣再系安全带时,无论是成年人还是儿童,撞击时横向的安全带都会勒入腹部。

全德汽车俱乐部安全专家福尔克尔·桑德纳说,当出现撞击或紧急刹车时,安全带勒入腹部可能导致肝、脾、肠等内脏受伤,甚至引发内出血。而厚冬衣加大了安全带与身体间的距离,容易让人将横向安全带系于腹部。正确的系法是,将横向安全带牢固固定在成年人的髋骨部位。

因此他建议,人们上车前应先脱去厚重的外套,或将外套放在安全带之外,如果实在太冷,可以提前用暖风加热车内,或者考虑身上搭毯子。

## 西安元旦车展上演“价格战”



日前,2014第三届中国元旦车展拉开帷幕。在这场以“新年第一促销”为主题的车展上,50余汽车品牌,500多款参展车型在五天的车展中争奇斗艳,西安车市上演2015年的第一场“价格战”。

汤颖 摄/CFP

## 销售体制面临变革

在现行的汽车销售管理制度下,厂商强势、经销商弱势的局面一直没有改观,但是一系列的“反抗”举措也让经销商看起来有了更多的谈判筹码。不过在经销商看来,要想改变经销商的弱势地位,这才只是开始,目前并没有从体制上解决这一问题。

不久前,中国汽车流通协会专门向工信部、商务部提交了《关于汽车流通环节经销商库存高企引发大面积亏损的报告》。报告指出,汽车行业现行的产销体制是企业生产多少汽车,经销商就得买多少,这是造成经销商库存高企的主要原因之一。随着我国汽车市场的变化,需求放缓,供大于求,买方市场已经逐渐形成,“但厂家并没有根据市场情况安排生产,反而依然视经销商为蓄水池,以实现生产环节的销售和利润,将大量库存转移到流通环节,导致经销商的高库存。”

报告还建议,车企和经销商应该充分协商,达成合理库存共识,同时对厂商和经销商不平等关系进行干预和调整。

据了解,目前致力于解决厂商和经销商不平等关系的《汽车销售管理办法》(简称《办法》)正在征求意见之中。与现行《办法》相比,新《办法》征求意见稿最大的变化就是加强了对经销商和消费者的权益保护。《办法》征求意见稿第三十二条明确规定了厂商在经营活动中不得对经销商实施的行为包括:设定汽车、汽车配件商品和服务最低销售价格,固定汽车及汽车配件商品和服务的转售价格,强行搭售未订购的汽车、汽车配件和用品等八项行为。这些规定无疑将规范厂商行为。

据了解,在中国汽车流通协会的支持下,许多汽车品牌经销商目前都纷纷成立了联合会,比如保时捷、一汽大众等。这些组织的建立,将增加经销商与厂家博弈的筹码。



其实从去年年底开始,国内各大汽车经销商的诉求便开始引起汽车厂商的重视,尤其是几家豪华车品牌,纷纷采取措施“安抚”经销商。

比如去年12月初,奔驰中国在没有任何事前沟通的情况下,以“特殊销售质量奖励”名义,给旗下经销商对销售到本地的车型给予额外奖励,总计约10亿元。几乎同时,在不久前举行的奥迪年会上,奥迪宣布将给予经销商年度补贴20.5亿元,其中15亿元发放给老店,5.5亿元补贴给新建店。

奔驰、奥迪的主动补贴,源于宝马经销商的“反抗”。去年11月底宝马旗下华东区数家规模较大的经销商集团,包括永达、正道、宝信、润东等以经销商联盟的形式,给宝

马中国高层递交了一份请愿信,就改善宝马经销商生存现状提出了多项要求。包括宝马应向中国经销商提供60亿元额外补偿以弥补今年经销商的亏损;同时,宝马在未来制定销量目标时,应与经销商协商;无论明确或含糊,宝马均不得要求经销商为每月零售销量垫付等。中国汽车流通协会消息称,宝马中国与经销商日前已达成51亿元的补贴力度。

经销商的“反抗”也出于无奈,据中国汽车流通协会的数据,2014年仅30%的经销商实现盈利,远低于2010年70%的数据。而且2014年汽车经销商的平均库存达到月销量的1.8倍,高于1.5倍的“预警线”,国际通用的合理水平是0.8倍至1.2倍。

## 2014年召回次数创新高

# 汽车召回向“常态化”发展

年召回次数最多的车型。

实际上,汽车召回数量的扩大并不意味着汽车产品质量的下滑,而是车企对产品质量问题关注度的提升,表现出来的则是对消费者的一份责任。自主品牌观念的转变较为明显,2014年共有11个自主品牌实施召回,其数量是2011年、2012年、2013年三年的总和。尽管2014年多家自主品牌的身影出现在召回中,但从惧怕召回到主动召回依然还需要一个漫长的过程。

## 首次因零部件缺陷实施召回

2014年国际汽车市场高田安全气囊问题可谓闹得风起云涌。而从2014年国内召回情况来看,因安全气囊及气体发生器等问题实施召回的也不占少数,达到了20次左右。据了解,由于车企零部件全球化采购的原因,今后出现此类“群发性”问题的概率会逐步加大。

2014年,国家质检总局发布了《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法征求意见稿》,其中特指出针对零部件制造商产品质量缺陷的一系列举措。实际上,在2014年的召回中

## 姚宝光

至2015年1月1日,《缺陷汽车产品召回管理条例》颁布实施已满两年。数据显示,在刚刚过去的2014年,国家质检总局实施汽车召回超过150次,累计召回台次约500万辆,创下了召回次数的新高。业内专家认为,国家质检总局及车企对于产品质量的关注度日渐提高,中国汽车召回正在向“常态化”方面发展。

## 监管更加严格

据了解,上半年国家质检总局实施召回44次,数量达到114万余辆。各车企下半年突然“发力”,下半年召回百余次,甚至一举超过了2012年全年。

分析人士认为下半年召回的增多,主要是国家质检总局的监管更加严格所致。2014年10月,国家质检总局针对一汽-大众速腾的后轴纵臂断裂隐患,多次开展用户回访、现场勘查、缺陷技术分析以及专家评估等工作,且首次采取对召回措施进行评估、要求厂家进一步提交技术论证材料等一系列举措,对于其他车企起到了明显的警示作用。

## 自主车企观念转变

2014年实施召回的车企中共涉及31个进口品牌,20个合资品牌及11个自主品牌。其中,凯迪拉克品牌召回次数最多,共涉及9次;而JEEP大切诺基以5次召回,成为2014

# 把脉 2015 中国车市

## 李永钧

随着2015新年钟声的敲响,跌宕起伏的2014年中国车市继续调整态势已成定局。对于转而将目光投向新一年市场的众多车企而言,今年走向如何成为最大关注热点。

## 总体市场增速 7%

2015年中国汽车销量的增速预计将维持在7%左右,与GDP增速基本同步,中国汽车产业平稳发展的趋势将持续。在2015年,带动汽车行业回暖的动力,除了新能源汽车产业链快速增长之外,新产品竞争力的提升有望成为车企业绩回暖的直接动力,国企改革也将为汽车企业估值持续增添动力。

与此同时,2015年市场不确定因素增多,特别是随着2014年年末深圳突发“限购令”,预计2015年还会有更多城市限购。

## 进口回落至个位数

在汽车进口方面,2015年销量有可能继续回落。尽管从2014年四季度开始到2015年上半年大概应该有60款新车投放市场,但真正可以大规模销售的车型不是很多。预计2015年进口车需求总量将增长10%左右。如果以进口方式销售的车型实现国产销售的时间早于预期,2015年进口车市场的增幅很可能回落至个位数,达到近5年来的新低。

面对需求加速放缓的进口车市场,如果进口车企继续提高销售目标,无疑将导致供需矛盾升级,而这也将成为进口车市场格局变化的重要导火索。

## 豪华车国产化扩容

2014年中国豪华车的市场份额不断上升,是国产车和进口车的组合贡献,其中欧美

年7月份开始形势有所恶化。“高库存”的出现,也导致2014年进口车价格优惠幅度维持在高位,从9月份开始优惠幅度进一步加大,11月份进口车市场优惠幅度达到10.1%。

在许多业内人士看来,从2015年开始,中国汽车消费的增速将进入放缓的阶段,这与中国经济增速的放缓息息相关,但是许多汽车厂商尤其是进口汽车厂商此前并没有给予足够的重视,反而加大了对中国市场的“输入”力度,这导致了目前国内汽车经销商普遍“高库存”的出现。

即便如此,目前跨国车企依然采取向中国市场增加供给的方式来增加销售利润。据了解,进口汽车是跨国车企在中国的主要利润来源之一,虽然每年进口汽车的数量仅占年销售汽车数量的7%,但是其货值却超过销售收入的20%。“如果跨国车企依然将进口汽车当作主要利润来源,高库存将不可避免。”胡丝羽说。

## 经销商纷纷“诉求”

行业性的“高库存”已经让各大车企的经销商不堪重负,这在2014年下半年显得越来越明显,包括宝马、奥迪在内的各大品牌经销商通过各种方式,向汽车厂家提出了诸如增加返利,减少考核指标等诉求,引起了厂家的重视。

而就在2015年元旦前,一汽丰田的500多家经销商也提出了自己的诉求。中国汽车流通协会代表这些经销商,向一汽丰田公司提出了9项要求,包括增加22亿元的返利、降低销售指标等。

1月5日,中国汽车流通协会副秘书长、会员部部长宋涛介绍说,一汽丰田公司当日对其9项要求逐一给予答复,“具体内容还在还不便公布,不过至少表明,车企已经开始重视经销商的诉求。”

# 电动车准入放开不可一哄而上

## 文岩

日前,国家发改委网站挂出了放开纯电动车准入的征求意见稿,确定了准入政策的大致框架,令许多垂涎新能源汽车行业的企业蠢蠢欲动。不过,就目前情况来看,即使对纯电动车放开准入,门槛还是较高,真正符合条件的企业并不多,不可一哄而上。

2009年前后,中国已经是全球汽车企业最多的国家。为了对汽车产能进行宏观调控,防止重复建设,国家开始严控汽车生产资质发放,原则上不再发放新资质。

按照这项政策,非汽车行业企业,除了收购或其他整车企业合作,完全没有进入纯电动汽车生产领域的希望。连多次错过获取整车生产资质机会的汽车零部件企业万向集团,也几乎被封死了路径。

然而,特斯拉在全球的兴起,让决策者意识到新能源汽车的领跑者不一定出自传统车企。传统企业由于受制于政策和自身的既有资源,往往在发展和创新新能源汽车上比较保守,发展思路相对狭窄。去年年初,放开纯电动车准入的政策制定就已经启动,目的是放一些较高水平的企业进入,以推动我国新能源汽车产业更快更好发展。

从征求意见稿看,在放开纯电动车准入的三条基础能力中,最核心的是:申报企业有3年以上纯电动乘用车的研发基础,具有专业研发团队和整车正向研发能力,掌握整车控制系统、动力电池系统、整车集成和整车轻量化方面的核心技术以及相应的试验验证能力,拥有纯

## 与2013款陷入同样的质量困境

# 2014款江淮瑞风S5变速箱异响困扰车主

本报讯 自主品牌正力图通过SUV市场改变命运,事实上,一些企业确实干得不错。但与此同时,有些企业却因为急于抢占市场,推出的产品缺少可靠性试验,问题频出,让消费者饱受其苦。2013款瑞风S5变速箱问题曾受到媒体的广泛关注。中国汽车质量网消息称,2014款瑞风S5目前陷入了同样的质量困境。与此同时,瑞风S5销量则不断下降,目前月销量已不足千台。

从中国汽车质量网接到的投诉信息看,瑞风S5质量问题主要还是体现在发动机、变速箱的异响啸叫让车主不堪其扰。截止到目前,中国汽车质量网接到关于S5的投诉信息,其中有近一半都与6速手动挡车型的变速箱异响有关。消费者怀疑该变速箱技术不成熟,存在天生缺陷。

陕西车主钟先生自去年8月份购买2014款2.0T手动尊享版S5以后,就先后遭遇玻璃升降器异响、发动机异响以及变速箱无法挂挡和异响问题,非常苦恼。

让不少车主更苦恼的是,对于如何解决这个问题,厂家似乎束手无策。已有多位消费者在

投诉中表示曾更换过变速箱总成,甚至有连同离合器总成一并更换的经历,但都收效甚微。由于无法根治,一些4S店的维修人员也颇感无奈,直言只能让厂家亲自出马处理了。

有专业人士分析,S5变速箱异响、顿挫的根本原因可能是变速箱的速比不对,变速箱不能配合发动机的动力输出,过大的一二挡齿是造成顿挫的根本原因。这也是不少车主尽管不断更换变速箱机油品牌但始终不能改善异响、顿挫问题的症结。

据了解,瑞风S5于2013年3月上市,不久就出现了大量质量负面信息。为改善口碑,2013年11月,江淮迅速推出了2014款瑞风S5。然而,从目前来看这一措施并未见效。2014年11月,瑞风S5的销量只有300余台,只及销售高峰的十分之一。(肖捷)